

LA MOBILITAT I EL TRANSPORT

SUMARI

Introducció

1. La mobilitat laboral

- 1.1. La incidència de la localització del lloc de treball
- 1.2. El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina
- 1.3. El lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat segons la jornada laboral

2. La mobilitat per compres i lleure

- 2.1. Anar a comprar
- 2.2. L'oci i el lleure

3. La diferenciació social de la mobilitat

- 3.1. La diferenciació social de la localització del lloc de treball
- 3.2. La diferenciació social del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina
- 3.3. La influència de la disponibilitat de vehicle privat i de garatge sobre la mobilitat

4. Els costos dels desplaçaments

- 4.1. Les despeses monetàries personals en transport
- 4.2. Els costos temporals dels desplaçaments laborals

5. La percepció dels problemes causats pels mitjans de transport privat

6. Conclusions

Introducció

La mobilitat és una activitat que realitzen les persones com un mitjà que els permet dur a terme les seves necessitats quotidianes, ja sigui anar a treballar, adquirir diferents tipus de productes o gaudir de l'oci i el lleure. Així, i com a reflex de les activitats que realitza la població en el seu dia a dia, les pautes de mobilitat de les persones no només canvien en funció de les activitats que motiven els diversos desplaçaments, sinó que també varien segons l'entorn territorial on aquestes es realitzen. D'aquesta manera, el lloc de residència i la localització del lloc de treball, dels establiments comercials i dels equipaments socials i culturals incideixen directament sobre la manera com es mou la població. A la vegada, les pautes de mobilitat de les persones també són fortament condicionades per la morfologia urbana del lloc on viuen, per la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries de cada zona i pel grau d'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu. Amb tot, les característiques sociodemogràfiques de cada individu també són elements que modulen les formes de desplaçament de les persones, tant pel que fa al sexe, l'edat o la situació professional, com pel que fa referència al seu entorn familiar.

Aquest article presenta una anàlisi de la mobilitat dels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona a partir de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població,¹ amb l'objectiu d'explicar quins són els principals motius que generen els desplaçaments de la població i de quina manera la gent satisfà les seves necessitats de traslladar-se. Igual que l'informe presentat per a l'any 2000,² l'article estructura les seves anàlisis d'acord amb els diferents àmbits geogràfics existents en el si de la Regió Metropolitana i la resta de la província de Barcelo-

na, alhora que també s'han afegit consideracions sobre els territoris de la resta de Catalunya que incorpora la darrera edició de l'*Enquesta*, corresponent a l'any 2006.

L'article ofereix un primer apartat sobre la mobilitat laboral de les persones, que incideix en els efectes que hi té la localització del lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat per arribar a la feina, unes qüestions que a la vegada estan relacionades amb la durada de la jornada laboral de cada individu, com un element que influeix en la distància i el temps que les persones estan disposades a recórrer i a invertir per anar a treballar. A partir d'aquí, el segon apartat de l'article se centra en la mobilitat per compres i lleure. Aquest estudia quins són els llocs on la gent adquireix els diferents productes que necessita i on realitza les seves activitats durant les estones lliures, com anar al cinema, sortir als bars, discoteques i pubs, menjar en restaurants, acudir al teatre i visitar museus o exposicions. D'altra banda, l'apartat següent enfoca les qüestions vinculades a la mobilitat des de la perspectiva de les característiques individuals de la població com un factor que intervé directament en la manera com circulen les persones. El sexe, l'edat i el nivell socioprofessional de cada individu, així com el seu entorn familiar i el grau d'accés al vehicle privat, condicionen el lloc on les persones duen a terme les seves activitats i també els mitjans de desplaçament utilitzats per arribar-hi. A continuació, el quart apartat estudia els aspectes relacionats amb els costos originats per la mobilitat. Primerament s'analitzen les despeses monetàries que les persones tenen a causa de les seves necessitats de desplaçar-se, sobretot com a resultat de les diferents distàncies recorregudes i dels mitjans de transport utilitzats per arribar a la seva destinació. I en segon lloc, s'entra en la inversió de temps que requereixen els viatges fins al lloc de treball com un element que també influeix en la quantitat de viatges que els treballadors fan diàriament de casa a la feina. Finalment, el cinquè apartat incideix en la percepció que els ciutadans i ciutadanes tenen sobre alguns dels principals problemes causats pel vehicle privat, com són les dificultats per circular o trobar aparcament i les agressions al medi ambient.

1 Vegeu informació sobre el contingut i la metodologia de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població a l'article introductori d'aquesta mateixa revista, que edita l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

2 GINER. Enquesta de la Regió de Barcelona 2000. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'AMB i Diputació de Barcelona, 2002.

1. La mobilitat laboral

Les dades recollides per a l'any 2006 mostren com el mercat de treball tendeix a ser cada vegada més interdependent. Durant els darrers anys la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis ha continuat disminuint, amb un augment de la proporció de desplaçaments intermunicipals entre el domicili de residència i el lloc de treball. Això ha repercutit en un allargament de les distàncies recorregudes i en l'increment de la dependència del vehicle privat, perquè bona part d'aquests moviments es produeix en entorns on hi ha poca oferta de serveis de transport públic o col·lectiu.

Tal com indica la informació recollida, les pautes de mobilitat i el repartiment modal dels desplaçaments efectuats per les persones mostren diferències significatives segons l'àmbit territorial de residència, la grandària dels municipis, la localització del lloc de treball i el grau d'oferta de mitjans de desplaçament públics o col·lectius. Així, la durada de la jornada laboral també influeix en la durada, la distància i el nombre de viatges entre la casa i la feina, així com en el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se.

1.1. La incidència de la localització del lloc de treball

El grau d'autocontenció laboral dels municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona ha anat disminuint progressivament en el curs dels últims anys. Tal com s'ha indicat anteriorment, el percentatge de població ocupada que treballa al seu municipi de residència ha experimentat un descens continuat, alhora que han augmentat els desplaçaments per motiu laboral de caràcter intermunicipal (taula 1). Així, si bé l'any 2000 la propor-

ció de població que vivia i treballava al mateix municipi era del 52,4%, l'any 2006 aquest percentatge se situava al 47,7% en el conjunt de la Regió Metropolitana.

Amb tot, aquestes dades oculten importants diferències territorials, sobretot relacionades amb la grandària dels municipis presents a cada zona i el volum d'activitat econòmica que poden generar en cada cas. D'aquesta manera, la capital barcelonina és l'espai amb una capacitat d'autocontenció laboral més elevada, amb un 72,1% de residents que treballen a la mateixa ciutat.

No obstant això, el percentatge de població que viu i treballa a la ciutat de Barcelona ha experimentat una lleugera davallada des de l'any 2000, i se situa quatre punts i mig per sota de fa cinc anys. Aquesta davallada s'explica per la pujada sostinguda dels desplaçaments per motiu laboral que els residents a Barcelona fan cap a la resta de l'àmbit metropolità. Actualment, hi ha un 17,6% de barcelonins que es desplacen a treballar a altres localitats de la Regió Metropolitana i que generen uns fluxos que tendeixen a concentrar-se cada vegada més vers la Primera corona, en un lleuger detriment dels viatges cap als municipis compresos dins de la Segona corona. En canvi, més enllà de l'àmbit metropolità, s'observa com el pes dels desplaçaments amb origen a la ciutat central es manté a nivells molt baixos, sense que els moviments cap als municipis de la resta de la província de Barcelona hagin experimentat canvis en una dècada. D'aquesta manera, l'àmbit integrat per les comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà i Osona no ha millorat la seva reduïda capacitat d'atracció de treballadors amb domicili a la capital barcelonina. Alhora, hi ha hagut una relativa baixada dels viatges per

TAULA 1 Localització del lloc de treball de la població segons àmbit de residència* (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
A casa	3,1	1,5	2,1	2,2	5,7	3,7
Al mateix barri	15,3	10,6	11,9	12,7	14,0	14,4
A un altre barri del municipi	53,7	17,0	27,3	32,8	27,0	37,1
Barcelona	0,0	30,3	10,6	13,2	1,9	1,0
Primera corona	11,8	22,2	7,2	13,3	1,0	0,5
Segona corona	5,8	11,2	30,8	16,6	5,3	1,2
Resta Província	0,3	0,1	0,4	0,3	33,6	0,6
Resta Catalunya	0,2	0,4	0,9	0,5	2,1	29,1
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
És irregular	9,0	6,0	8,1	7,7	9,0	11,2
NS/NC	0,7	0,8	0,7	0,7	0,2	0,4
N mostra	(1.305)	(1.234)	(1.447)	(3.986)	(366)	(1.506)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

motiu de treball que els residents a Barcelona fan cap a la resta de Catalunya, que entre les edicions del 2000 i el 2006 han passat del 0,6% al 0,2%.

Contràriament, al revés que la ciutat de Barcelona, les poblacions de la Primera corona són les que tenen menys capacitat d'autocontenció laboral, atesa la proximitat amb la capital metropolitana. En aquesta zona, la proporció de persones ocupades que viuen i treballen a la seva localitat ha passat del 30,6% el 2000 al 29,1% el 2006 i se situa, així, per sota del nombre de treballadors residents a la Primera corona que es desplaça diàriament a Barcelona. D'aquesta manera, la capital barcelonina exerceix el seu poder d'atracció sobre aquest àmbit territorial, amb un 30,3% de població ocupada resident a la Primera corona metropolitana que va quotidianament a treballar a Barcelona. Un percentatge que, a la vegada, supera la quota d'individus que fan desplaçaments intermunicipals per motius laborals dins de la mateixa Primera corona metropolitana, malgrat que aquest darrer col·lectiu ha pujat del 20,3% al 22,2% entre els anys 2000 i 2006. A més, el pes dels viatges entre la Primera corona metropolitana i la Segona també ha anat en augment, de manera que si bé l'any 2000 era del 9,6% d'aquest àmbit, el 2006 arribava a l'11,2%.

Paral·lelament, a la Segona corona metropolitana el grau d'autocontenció laboral dels municipis també ha continuat minvant de manera important, i és l'espai on la mobilitat intramunicipal pateix una situació de retrocés més accentuada. El 2000 la proporció de persones que residien i treballaven a la mateixa localitat se situava al 49,0%, mentre que l'any 2006 havia baixat al 41,3% del total, gairebé vuit punts per sota de l'anterior edició de l'*Enquesta*. Mentrestant, la resta de viatges es produeixen sobretot entre municipis de la mateixa Segona corona, amb el 30,8% del conjunt. Tot i això, les persones d'aquest àmbit territorial que tenen la feina fora d'aquest ha crescut els últims anys, sobretot a Barcelona, on actualment treballa el 10,6% de les persones ocupades que viuen a la Segona corona.

Per altra banda, les dades recollides a la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya indiquen que la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis augmenta a mesura que creix la distància a la ciutat de Barcelona. Així, a les localitats del contorn provincial hi ha un 46,7% de població ocupada al seu municipi de residència, una xifra que puja al 55,2% a la resta del territori català. Tanmateix, les dades mostren com en aquests àmbits les quotes de treballadors residents a la mateixa localitat també han experimentat una davallada durant els darrers anys, de manera que els fluxos intermunicipals per motius laborals han augmentat arreu de Catalunya.

Un factor que intervé en la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis és la seva grandària. Així, en el conjunt de Catalunya s'observa que les localitats de menys de 10.000 habitants són les que retenen menys població ocupada dins del propi municipi (el 29,4% del total), mentre que aquesta assolix els valors més alts entre les localitats de més de 100.000 habitants, amb el 38,8% de persones que treballen a la seva localitat (aquest percentatge no inclou la ciutat de Barcelona).

1.2. El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina

El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina manté una estreta relació amb la localització del lloc de treball de la població (taula 2). En aquest sentit, l'increment de la mobilitat intermunicipal per motius laborals i, per tant, de la distància entre el lloc de residència i el lloc de treball, fa que hi hagi més dependència dels mitjans motoritzats. A les zones on l'oferta de serveis de transport públic és menor, aquesta dependència ha recaigut cada vegada més en el vehicle privat. En canvi, allà on la xarxa de transport col·lectiu ofereix una bona cobertura territorial i horària, puja la proporció de persones que poden recórrer a aquests mitjans. Així, tot i que ha pujat el nombre absolut de persones que utilitzen el transport públic a les ciutats grans i al llarg dels principals eixos de comunicació que estructuraven radialment l'àmbit metropolità (on existeix una oferta més o menys adequada de

TAULA 2 Mitjà de transport habitual per anar a treballar segons àmbit de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta (Cat.-Prov.)
A peu/Bicicleta	18,5	17,2	19,5	18,4	20,1	24,8
Mitjà privat	36,0	53,0	67,4	52,7	71,5	66,3
Mitjà públic/col·lectiu	42,4	27,2	10,0	25,9	5,0	4,7
Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	1,3	1,3	1,1	1,2	0,4	0,3
Canvis freqüents	1,5	1,0	0,8	1,1	2,2	2,9
NS/NC	0,4	0,3	1,2	0,7	0,8	1,1
N mostra	(1.264)	(1.216)	(1.417)	(3.897)	(345)	(1.451)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

serveis de transport col·lectiu), fora d'aquests itineraris puja la quantitat de treballadors que es veuen obligats a recórrer bàsicament al vehicle privat.

Amb tot, i a diferència de la tendència observada a finals de la dècada dels noranta, entre els anys 2000 i 2006 hi ha hagut una lleugera disminució en l'ús del vehicle privat a la Regió Metropolitana de Barcelona, que ha passat de ser utilitzat pel 53,3% de la població ocupada a ser utilitzat pel 52,7% d'aquest col·lectiu. Aquest fet s'ha complementat alhora amb un augment de l'ús dels serveis de transport públic, que abans els utilitzava el 22,4% dels treballadors i actualment ho fa el 25,9% de les persones ocupades de la Regió. No obstant això, l'increment de la mobilitat laboral entre municipis s'ha traduït en una disminució de les possibilitats de desplaçar-se en mitjans no motoritzats, de manera que els moviments a peu han baixat del 21,3% al 18,4% en el conjunt de l'espai metropolità. Per tant, tot i que s'avança cap a la moderació de la circulació general amb vehicle privat, l'augment de la proporció de persones que tenen el lloc de treball fora del municipi de residència fa que no hagi disminuït la dependència envers els mitjans motoritzats, i fins i tot que aquesta s'hagi reforçat en curs dels darrers anys.

Aquestes dinàmiques, però, no han tingut lloc arreu per igual. A la ciutat de Barcelona, l'elevada oferta de transport públic ha fet que l'ús del vehicle privat veritablement hagi experimentat un retrocés, i ha passat del 41,6% al 36,0%, de manera que la capital catalana es manté com l'àmbit territorial on les persones utilitzen amb més freqüència aquest mode de desplaçament per anar a la feina. En canvi, als altres àmbits de la Regió no s'ha produït realment aquest descens. A la resta de l'espai metropolità, aquesta evolució ha estat en sentit invers: a la Primera corona metropolitana l'ús del vehicle privat ha passat del 51,7% al 53,0% els darrers anys, i a la Segona corona l'increment ha estat del 65,4% al 67,4% del total. Aquest fet, que respon a una presència menor de mitjans col·lectius i a l'allargament de la distància mitjana dels desplaçaments per satisfer les necessitats de mobilitat laboral sobretot quan aquesta és entre municipis diferents, també es produeix a la resta de la Província, on l'ús dels mitjans privats assoleix el 71,5%.

En canvi, pel que fa als mitjans de transport col·lectiu sí que s'ha registrat un augment en tots els àmbits territorials, encara que aquest sigui diferent segons les zones. On hi ha més circulació amb aquests mitjans és a la ciutat de Barcelona, on hi ha un 42,4% de la població que utilitza els serveis de transport públic per anar a la feina, seguida pels residents a la Primera corona metropolitana, on la quota de població ocupada usuària d'aquests mitjans se situa al 27,2% del total. Tot i això, l'increment de viatgers més important s'ha produït als municipis de la Segona corona, on han passat del 8,0% al 10,0% malgrat ser l'espai metropolità amb un per-

centatge d'utilització d'aquests serveis més minoritari. Més enllà d'aquest espai, a la resta de les comarques de la província de Barcelona i a la resta del territori català, s'accentua la situació observada a la Segona corona metropolitana, fet que evidencia que el comportament modal de la població és condicionat per l'oferta d'infraestructures i serveis de transport públic o col·lectiu.

Amb tot això, l'augment de la mobilitat intermunicipal per motius laborals ha fet que els moviments a peu s'hagin reduït arreu de la Regió. A la ciutat de Barcelona, que té una major capacitat d'autocontenció laboral, aquesta baixada ha estat molt subtil. Els desplaçaments que la població barcelonina fa caminant entre el domicili de residència i el lloc de treball continuen quasi al mateix nivell dels darrers anys, amb un 18,5% de les persones enquestades. A la resta d'àmbits, però, la caiguda ha estat més notable. A la Primera corona, que ha passat a ser la zona on es realitzen menys desplaçaments a peu, i ha rellevat així la capital barcelonina, els moviments caminant han baixat del 20,6% al 17,2%. I a la Segona corona metropolitana també hi ha hagut una caiguda important, ja que ha passat del 24,2% al 19,5% els darrers anys, una caiguda similar a la que s'ha produït a la resta de la Província. Amb tot, ambdós territoris es mantenen com els espais on més persones es desplacen a peu.

L'anàlisi més detallada d'aquestes tendències indica que les pautes de desplaçament de la població adopten un comportament modal altament condicionat per la grandària dels municipis i per l'oferta de transport públic o col·lectiu de cada zona. En aquest sentit, s'observa com a la ciutat de Barcelona les persones que treballen al mateix barri on viuen es mouen a peu en el 78,2% dels casos, mentre que les persones que treballen en altres parts de la ciutat només van caminant en el 9,8% dels casos. A diferència d'això, en els municipis de la Primera corona i de la Segona corona metropolitanes, que són més petits que la ciutat de Barcelona, hi ha fins a un 34,3% i un 33,0% de la gent ocupada fora del seu barri de residència que va a treballar caminant. Uns percentatges que a la resta de la província de Barcelona i de Catalunya resten lleugerament per sota d'aquestes xifres (el 27,8% i el 32,8% respectivament).

D'altra banda, a la capital barcelonina no només hi ha una quota més alta de població que viatja amb modes motoritzats, sinó que el fet que l'oferta de transport públic d'aquesta ciutat sigui més gran, també fa que en aquesta zona hi hagi un elevat percentatge de treballadors usuaris del transport col·lectiu, especialment quan aquests s'han de dirigir fora del seu propi barri. Així, mentre que el 31,7% de la població ocupada que té la feina en altres barris hi va amb vehicle privat, el 57,7% ho fa amb serveis de transport públic. Un percentatge que és molt superior al dels municipis de la Primera corona i la Segona corona, on els usuaris del transport col·lectiu que se serveixen d'aquest mitjà per anar a treballar fora del seu propi barri són només del 7,5% i el 4,3% en cada

cas. Mentrestant, els treballadors d'aquestes zones que fan aquest recorregut amb vehicle privat assoleixen proporcions molt més elevades, amb el 57,7% i el 60,5% del conjunt. Aquests percentatges d'utilització del vehicle privat es mantenen fora de la Regió Metropolitana, on la xarxa de mitjans col·lectius és pràcticament inexistent, especialment fora de la província de Barcelona.

Paral·lelament, els viatges per motius laborals de caràcter intermunicipal també presenten un repartiment modal diferent segons el lloc d'origen i el lloc de destinació de les persones ocupades. Aquesta distribució és eminentment condicionada per l'estructura bàsicament radial de la xarxa de transport públic de la Regió Metropolitana i de la resta del territori català. Una xarxa que té el centre nodal a la ciutat de Barcelona, des d'on s'estenen les comunicacions a la resta de la Regió i del Principat. Per això, les dades obtingudes a partir de l'*Enquesta* mostren com el transport públic s'utilitza principalment en els desplaçaments que tenen com a origen o destinació la capital barcelonina, amb una quota molt superior a la dels moviments que comencen i finalitzen en altres municipis de la Regió Metropolitana o del seu exterior. D'aquesta manera, els residents a la ciutat de Barcelona que es desplacen a treballar fora de la seva localitat amb transport públic són el 38,1% i el 27,9%, segons si es dirigeixen a la Primera corona o a la Segona corona metropolitanas. Unes xifres que s'incrementen de manera important entre els viatges fets en el sentit invers, amb origen a la Primera corona o a la Segona corona i que finalitzen a la capital barcelonina, perquè entrar a Barcelona amb cotxe a les hores punta i trobar-hi plaça d'aparcament resulta molt més complicat. Així, el 57,5% de les persones que viuen a localitats de la Primera corona i que treballen a Barcelona es desplacen a la feina amb mitjans públics, mentre que aquest percentatge se situa al 45,8% entre els qui resideixen a la Segona corona. En canvi, els serveis col·lectius només absorbeixen el 17,1% i el 23,8% dels viatges fets entre diferents municipis de la Primera corona metropolitana o entre la Primera corona i la Segona corona, i són encara més minoritaris quan s'originen a la Segona corona o fora del territori metropolità. En aquest darrer cas, la quota d'utilització de mitjans col·lectius a la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya només és relativament elevada en els desplaçaments fins a la capital catalana, amb el 28,6% i el 44,4% de les ocasions.

Al revés, la informació recollida a partir de les persones entrevistades mostra que els trajectes amb vehicle privat són especialment importants entre els desplaçaments intermunicipals efectuats dins de les diverses corones metropolitanas i entre àmbits territorials diferents, que no comencen ni acaben a la ciutat de Barcelona. Sobretot, aquesta és la tendència predominant a les zones més distants del nucli metropolità, cosa que reflecteix les desigualtats territorials existents en relació amb l'oferta de transport públic dins del conjunt de la Regió. Unes desigualtats que a la vegada es relacionen

amb la morfologia urbana de cada espai, car la insuficient densitat residencial fora de la ciutat de Barcelona i dels municipis més consolidats fa que no sigui factible l'oferta de transport públic per satisfer la demanda dels seus residents, la qual cosa encara fa més difícil dotar la població d'una freqüència suficientment elevada de serveis. Això afavoreix l'increment de l'ús del vehicle privat en els viatges perimetrals fets dins i fora de la Regió Metropolitana, i fa que l'ús del transport públic esdevingui gairebé nul més enllà d'aquesta zona. Així, el 78,3% dels moviments fets entre municipis de la Primera corona s'efectua amb vehicle privat, un percentatge que arriba al 90,3% quan els desplaçaments tenen l'origen i la destinació dins de la Segona corona. A la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya aquests percentatges encara són una mica més elevats, de manera que el 91,2% i el 91,7% de les persones que es desplacen a l'interior d'aquests àmbits també se serveixen del vehicle privat.

1.3. El lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat segons la jornada laboral

El tipus de jornada laboral que realitza la població incideix directament en la distància que les persones estan disposades a recórrer entre la casa i la feina, així com en el temps que es permeten invertir en aquest desplaçament. És a dir, la distància i el temps utilitzat per arribar a la feina esdevé directament proporcional a la durada de la jornada de treball. D'aquesta manera, les persones que treballen a temps parcial tendeixen a tenir la feina més a prop del seu domicili de residència, mentre que aquelles que treballen la jornada completa solen ser les que es traslladen més lluny del lloc on viuen (taula 3).

TAULA 3 Localització del lloc de treball segons tipus de jornada laboral (RMB, 2006). %

	A temps complet	A temps parcial	Total RMB
A casa	1,9	4,7	2,2
Al mateix barri	12,3	15,3	12,7
A un altre barri del municipi	32,0	38,5	32,8
Barcelona	12,7	16,9	13,2
Primera corona	13,5	12,4	13,3
Segona corona	17,8	7,2	16,6
Reste Província	0,3	0,3	0,3
Reste Catalunya	0,6	0,1	0,5
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0
És irregular	8,1	4,5	7,7
NS/NC	0,8	0,1	0,7
N mostral	(3.533)	(451)	(3.986)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

Així, entre les persones de la Regió Metropolitana que treballen a temps complet, un 46,2% ho fa al seu propi municipi de residència, i en canvi les persones que treballen a temps parcial es queden a la seva localitat en un 58,5% dels casos. Tot i això, les principals diferències es troben entre les persones que es desplacen fora del l'àmbit territorial on viuen, la majoria de les quals són individus ocupats a temps complet. En aquest sentit, els treballadors a temps complet que viuen a Barcelona i es dirigeixen fora de la seva ciutat sumen el 18,6% del total, mentre que els que estan ocupats a mitja jornada i marxen fora del seu àmbit són el 14,7% del conjunt. Aquestes diferències se suavitzen a la Primera corona metropolitana, on hi ha una elevada proporció de persones d'ambdós col·lectius que es dirigeix a Barcelona, com a resultat de la gran capacitat d'atracció que exerceix la capital catalana sobre els municipis del seu entorn territorial. Això no obstant, les diferències entre les persones que treballen a jornada completa i les persones que treballen a mitja jornada s'accentuen a partir de la Segona corona metropolitana. Aquí, els qui treballen tota la jornada marxen fora del seu àmbit en el 51,3% dels casos, mentre que els qui treballen a mitja jornada sols ho fan en el 37,7% de les ocasions. Unes disparitats que no només ocorren en el sentit més ampli, sinó que s'incrementen a mesura que creixen les distàncies entre el domicili de residència i el lloc de treball.

D'altra banda, el tipus de jornada laboral també condiciona el mitjà de transport utilitzat per anar a la feina. S'observa que entre els treballadors a temps complet predominen els individus que més es mouen amb vehicle privat, mentre que els ocupats a temps parcial són els principals usuaris del transport col·lectiu i la majoria de les persones que van caminant. A Barcelona, el 38,8% dels treballadors a temps complet es desplacen amb transport privat, i les persones que treballen a temps parcial només se serveixen d'aquest mitjà en el 17,0% de les ocasions. En canvi, els qui treballen la jornada sencera utilitzen el transport públic en el 39,2% dels casos, i en canvi els viatges fets amb aquest mitjà per treballadors ocupats a mitja jornada assoleixen el 64,8% del total. De manera similar, entre els habitants de la Primera corona metropolitana, hi ha un 55,3% de treballadors a temps complet que es desplacen a la feina amb vehicle privat i un 25,1% que ho fa amb transport públic, mentre que els treballadors a temps parcial ho fan en proporcions del 34,4% i el 45,1% respectivament. A la Segona corona també hi ha diferències en aquest sentit, no només pel que fa als mitjans motoritzats, sinó també amb relació al fet d'anar a peu, de manera que si bé hi ha un 17,7% dels treballadors a temps complet que van a treballar caminant, els qui treballen a temps parcial van a peu en el 35,9% dels casos. Aquestes tendències es mantenen a la resta de la Província i de la comunitat autònoma, si bé els usuaris del transport públic decauen entre ambdós col·lectius, a causa de la manca d'oferta d'aquest tipus de serveis.

2. La mobilitat per compres i lleure

La mobilitat per compres i lleure presenta comportaments diferents segons el motiu que genera els desplaçaments. És a dir, aquests canvien en funció del tipus d'activitat, ja sigui fer compres, mirar botigues, anar al cinema, sortir a algun bar, pub o discoteca, menjar en un restaurant, veure una obra de teatre o visitar un museu o exposició. Això no obstant, la freqüència amb què es realitzen aquestes activitats també és un factor que hi influeix.

Dintre d'aquest apartat, s'observa com el lloc on es realitzen les compres habituals d'aliments frescos i envasats, així com d'altres productes d'adquisició més esporàdica com els articles de vestir i de calçat, és modulada per la grandària del municipi de residència, que incideix decisivament en la capacitat d'autocontenció comercial de cada localitat. Aquest fet també condiciona el tipus d'establiment on les persones obtenen els productes que necessiten, especialment pel que fa al sector de l'alimentació.

Aquesta és una situació que es reproduïx de manera semblant amb relació a les activitats d'oci i de lleure. Tanmateix, l'existència de sectors amb un grau d'especialització relativament elevat, com el teatre, els museus i les exposicions, fa que s'incrementi considerablement la capacitat d'atracció de les ciutats madures i de la capital barcelonina sobre el conjunt global de la població.

2.1. Anar a comprar

Anar a comprar és una activitat que varia segons el tipus de béns que les persones necessiten adquirir. Tot i que hi ha una majoria d'individus que realitza les compres a prop de casa, les distàncies que les persones decideixen recórrer són influenciades per la freqüència amb què cal obtenir el diferents productes. D'aquesta manera, la compra quotidiana d'aliments se sol fer molt més a prop del domicili de residència que la compra esporàdica d'articles de vestir i de calçat. Aquest és un fet que es reproduïx a l'hora d'anar a mirar botigues, perquè és una activitat que sol anar associada al temps de lleure de les persones.

a) *Aliments.* Dins del grup dels béns que s'adquireixen més freqüentment, les dades mostren que els desplaçaments efectuats per comprar aliments envasats s'han estabilitzat els darrers anys, i s'han consolidat les adquisicions fetes al mateix municipi de residència (taula 4). Així, el 1995 hi havia un 79,9% de la població que obtenia aquest tipus de productes a la mateixa localitat on vivia i des d'aleshores el percentatge de moviments intramunicipals fets per aquest motiu ha crescut fins a mantenir-se al 84,7% i al 84,2% l'any 2000 i l'any 2006. Encara que no es disposa de la mateixa seqüència temporal, la compra d'aliments frescos també segueix un patró similar (taula 5), i actualment és d'un 87,4% de desplaçaments dins de la pròpia localitat.

TAULA 4 Lloc on els membres de la llar compren habitualment els aliments envasats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	91,6	63,1	41,4	65,0	33,0	36,0
Al centre del mateix municipi	1,0	7,3	15,9	8,2	16,7	19,6
A un altre barri del mateix municipi	5,3	14,1	13,8	11,0	17,4	15,2
Barcelona	0,0	1,3	0,6	0,6	0,2	0,1
Primera corona	0,3	7,0	1,0	2,5	0,1	0,0
Segona corona	0,1	2,2	16,2	6,5	2,2	0,5
Resta Província	0,0	0,0	0,1	0,1	22,8	0,2
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	18,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Indistintament	1,5	4,7	10,1	5,5	6,9	8,7
NS/NC	0,2	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 5 Lloc on els membres de la llar compren habitualment els aliments frescos segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	92,3	68,6	44,5	68,0	42,4	38,3
Al centre del mateix municipi	1,2	8,8	23,0	11,3	24,2	24,0
A un altre barri del mateix municipi	4,7	9,9	9,9	8,1	9,7	13,2
Barcelona	0,0	1,4	0,7	0,7	0,2	0,0
Primera corona	0,3	6,8	0,7	2,4	0,0	0,0
Segona corona	0,0	1,1	11,9	4,6	1,6	0,6
Resta Província	0,0	0,1	0,1	0,1	15,9	0,1
Resta Catalunya	0,0	0,1	0,2	0,1	0,2	14,2
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Indistintament	1,3	3,2	8,5	4,5	5,6	9,0
NS/NC	0,1	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

Aquesta tendència, però, no ha estat igual a tota la Regió Metropolitana. Pel que fa a la ciutat de Barcelona, s'ha experimentat un cert augment de les compres fetes dins del municipi de residència. En canvi, a mesura que creix la distància amb la capital catalana i minva la grandària dels municipis, s'observa com la proporció de compres efectuades dins de cada localitat va baixant progressivament, sobretot a la Segona corona metropolitana. Més enllà, a les poblacions de la resta de la província de Barcelona, s'accentua aquesta tendència, de manera que els desplaçaments intramunicipals per

comprar aliments també han disminuït els últims temps, amb un volum de compres que se situa just per sobre de les adquisicions d'aliments que els habitants dels municipis de la resta de Catalunya fan a la seva localitat.

Malgrat les diferents realitats territorials i el fet que hi hagi hagut una lleugera pèrdua en la capacitat d'auto-contenció comercial dels municipis fora de la ciutat de Barcelona, les dades obtingudes per aquesta edició de l'*Enquesta* indiquen que les compres d'aliments se segueixen fent sobretot a prop de casa. Majoritària-

ment, els desplaçaments per aquest motiu es fan dins del mateix barri de residència, encara que amb un lleuger descens a favor de les compres fetes al centre del municipi, que han augmentat la seva proporció.

D'una banda, aquest hàbit de comprar és una pràctica que contribueix a reforçar la cohesió de barri o de municipi i, de l'altra, permet la realització de més desplaçaments no motoritzats, pel fet que s'escurcen les distàncies entre el domicili de residència i les diverses botigues o centres comercials. Per tant, aquest fet està estretament lligat amb el tipus d'establiments on es fan les compres d'aliments. S'observa un augment de les compres d'aliments envasats en establiments de proximitat; en canvi, ha baixat l'afluència als grans centres comercials que requereixen l'ús gairebé obligat del vehicle privat.

b) *Articles de vestir i calçat*. Com que són productes que s'adquireixen més esporàdicament, els articles de vestir i el calçat presenten un radi de compra habitual més ampli (taula 6). No obstant això, el municipi de residència també continua sent la principal opció de destinació per obtenir aquests béns de consum, encara que en els darrers cinc anys la capacitat d'autocontenció municipal hagi baixat més de tres punts en el global metropolità i s'hagi situat al 61,8%.

Aquest descens mitjà de les compres fetes a la mateixa localitat de residència s'obté especialment de l'evolució que han experimentat els viatges que els habitants de la Primera i, sobretot, la Segona corona metropolitana fan per aquest motiu. Tot i el lleuger augment de les compres fetes al barri de residència dels habitants de Barcelona i dels municipis de la Primera corona metropolitana,

a la Segona corona ha baixat significativament la quota d'individus que es dirigeix al seu mateix barri, que ha passat del 21,5% al 16,3% els últims cinc anys. A més, tant a la Primera corona com a la Segona corona també s'han reduït molt les proporcions de desplaçaments cap al centre dels municipis, que si bé el 2000 eren el 16,5% i el 27,0% del total, el 2006 havien baixat a l'11,8% i el 21,1%, respectivament. D'una banda, això indica que hi ha hagut un augment de la mobilitat intermunicipal de la població resident en aquests àmbits territorials, a la vegada que hi ha hagut un augment de la centralitat dels municipis més grans. És a dir, un augment del poder d'atracció de les ciutats madures que ha anat en lleuger detriment de la força d'atracció de la ciutat de Barcelona, que se situa un punt i mig per davall de l'any 2000.

La comparació dels resultats obtinguts pels diferents motius de compra indica que les distàncies que les persones estan disposades a recórrer són més grans a l'hora de comprar articles de vestir i de calçat que a l'hora de comprar aliments frescos i envasats. Això respon al fet que la gent es permet fer desplaçaments més llargs per adquirir productes esporàdicament, mentre que intenta minimitzar la llargada i el temps dels desplaçaments quan es tracta d'obtenir béns quotidians i més freqüents. Així, si a l'hora de comprar queviures, el barri de residència adquireix un gran pes com a lloc de destinació; en el moment de comprar béns de roba i de calçat també hi ha un bon nombre de persones que opta per desplaçar-se cap al centre de la població.

c) *Anar a mirar botigues*. Quan es tracta d'anar a mirar botigues, la distància dels moviments s'amplia respecte del radi de compra (taula 7). La majoria de les

TAULA 6 Lloc on els membres de la llar compren habitualment el vestit i el calçat segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	51,6	34,7	16,3	33,8	15,7	11,8
Al centre del mateix municipi	21,4	11,8	21,1	18,4	23,0	22,5
A un altre barri del mateix municipi	13,4	9,4	6,2	9,6	7,4	9,4
Barcelona	0,0	16,9	7,9	7,9	4,3	2,3
Primera corona	0,3	4,6	1,2	1,9	0,3	0,1
Segona corona	0,2	1,2	15,9	6,2	2,0	1,0
Resta Província	0,1	0,1	0,3	0,2	31,5	17,5
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,9
Fora Catalunya	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	1,2
Indistintament	12,2	20,1	29,3	20,7	15,3	20,7
NS/NC	0,8	1,0	1,8	1,2	0,5	0,5
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 7 Lloc on es va generalment a mirar botigues segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	48,9	30,4	13,2	30,8	9,7	8,6
Al centre del mateix municipi	24,6	20,3	31,4	25,7	32,8	32,3
A un altre barri del mateix municipi	14,2	5,5	3,1	7,7	2,8	4,6
Barcelona	0,0	24,2	10,8	11,1	7,5	3,1
Primera corona	0,1	5,5	0,9	2,0	0,4	0,1
Segona corona	0,1	0,5	17,3	6,3	1,3	0,8
Resta Província	0,0	0,0	0,2	0,1	33,4	0,9
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,3	0,1	0,3	34,1
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Indistintament	11,9	13,5	22,2	16,0	11,6	14,7
NS/NC	0,2	0,1	0,4	0,2	0,2	0,3
N mostral	(2.190)	(1.916)	(2.221)	(6.327)	(528)	(2.204)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

persones acostuma a desplaçar-se a l'interior del seu municipi, però es queda al seu barri en menor proporció que quan es va realment a comprar. D'aquesta manera, l'associació del fet d'anar a mirar botigues amb una activitat de lleure com anar a passejar, fa que hi hagi un percentatge més elevat de desplaçaments cap al centre i cap a altres barris del municipi per aquest motiu. A més, l'abast d'aquests desplaçaments ha anat augmentant els darrers temps, de manera que actualment hi ha una proporció més gran de viatges cap a altres localitats que cinc anys abans, amb un grau d'autocontenció municipal que ha baixat del 67,3% al 64,2% en el global de la Regió.

Malgrat això, a l'interior dels municipis les persones tendeixen a moure's dins del barri o a dirigir-se al centre de la població. Els darrers temps, el percentatge corresponent a aquesta primera destinació s'ha estabilitzat al 30,8% en tot el bloc metropolità; això no obstant, els moviments cap al nucli urbà han baixat del 30,5% al 25,7% del total, a favor d'altres barris o d'altres municipis que han guanyat capacitat d'atracció. D'acord amb aquestes afirmacions, a Barcelona la proporció de persones que circula dins del seu barri es manté pràcticament als mateixos nivells que l'any 2000, amb el 48,9% del total; i mentre que decreix la gent que va al centre de la ciutat, pugen les persones que van als altres barris de la capital, on ha augmentat l'oferta d'establiments comercials. Així, si bé el percentatge de residents que s'arribaven al centre havia estat del 30,4%, aquesta quota actualment representa el 24,6% dels ciutadans. En canvi, la força d'atracció del centre urbà s'accentua als municipis més allunyats de Barcelona, amb un 31,4% de persones que escullen aquesta destinació a la Segona corona metropolitana.

Això indica que a mesura que creix la distància a Barcelona hi ha més propensió a anar a mirar botigues fora del barri i cap al centre del municipi. Alhora, hi ha una tendència més alta a desplaçar-se a altres poblacions. En aquest sentit, la ciutat de Barcelona exerceix un fort poder d'atracció sobre les localitats de la Primera corona metropolitana, i capta actualment el 24,2% dels seus residents. En canvi, entre els habitants de la Segona corona hi ha més tendència a desplaçar-se a les altres ciutats madures del seu entorn, que atrauen el 17,3% de la població. Aquesta força d'atracció de les ciutats madures és encara més elevada a la resta de la província de Barcelona i entre els municipis de la resta de Catalunya, on se situa lleugerament per sobre de les persones que es desplacen al centre de la seva pròpia localitat.

2.2. L'oci i el lleure

La realització de les activitats d'oci i de lleure segueix pautes de mobilitat diferents segons la freqüència amb què les persones desenvolupen cada activitat i el seu grau d'especialització. Així, les activitats més habituals, com anar al cinema, sortir als bars, discoteques i pubs o menjar en restaurants, se solen fer més a prop de casa, mentre que les activitats més esporàdiques i de caràcter més especialitzat, com anar al teatre, als museus i a les exposicions, acostumen a generar desplaçaments a més distància.

a) *El cinema*. Anar al cinema és una activitat que es realitza cada vegada més al propi barri o en altres barris del municipi, fora del centre urbà (taula 8). A Barcelona, a causa del fet que hi ha més repartiment de l'oferta entre els diferents sectors de la ciutat, és on les persones tendeixen més a quedar-se al propi barri. D'aquesta manera, el 33,0% dels habitants de

Barcelona van al barri on viuen, cosa que representa un important augment respecte de l'any 2000, quan aquesta xifra se situava al 19,4%. A la vegada, els individus que van a altres barris de la capital també han pujat significativament (17,3% l'any 2000 i 26,6% el 2006). En canvi, hi ha hagut una gran baixada de les persones que van al centre de la ciutat, que han passat del 29,5% al 16,1% del total. A la resta del territori metropolità, però, les tendències són diferents. Tot i que el percentatge de població que va al barri on viu ha augmentat sensiblement tant a la Primera corona com a la Segona corona, en aquests dos àmbits hi ha una elevada proporció de persones que van al cinema fora de la seva localitat. Principalment, els residents de la Primera corona es dirigeixen a Barcelona en el 26,8% dels casos, una xifra quasi vuit punts més alta que fa cinc anys, mentre que a la Segona corona hi ha un 26,5% de la població que es dirigeix a les ciutats madures del seu àmbit o als seus afores, mig punt per sobre de l'any 2000. Fora de la Regió Metropolitana, tant a la resta de la província de Barcelona com a la resta de Catalunya, també se segueixen aquestes pautes de comportament, i gairebé la meitat de la població va a les ciutats més grans del seu voltant.

b) *Els bars, les discoteques i els pubs.* L'afluència als bars, discoteques i pubs de la Regió Metropolitana sembla haver canviat d'ubicació els darrers cinc anys: ha augmentat considerablement la capacitat d'autocontenció municipal, que s'ha traduït en una disminució de les sortides cap a fora de la pròpia localitat (taula 9). D'aquesta manera, si l'any 2000 les persones que es quedaven al municipi de residència eren el 48,1%, l'any 2006 aquestes representaven el 55,2% del conjunt. Amb aquest procés s'ha registrat una tendència a di-

rigir-se més sovint al barri de residència, i així la quota de població que va als locals del seu barri és del 27,5%, una xifra que respecte de l'any 2000 ha augmentat quasi deu punts en el conjunt de la Regió. En aquest sentit, s'observa com el 28,0% dels residents a Barcelona es dirigeix al barri on viu, mentre que a la Primera i a la Segona corona aquesta destinació atrau el 37,5% i el 16,7% de la població. Amb tot, a Barcelona es veu com també ha augmentat el percentatge de persones que van a altres barris de la ciutat, i són actualment el 28,5% del total.

D'altra banda, pel que fa a la Primera corona i a la Segona corona metropolitanes, es detecten canvis amb relació als volums de fluxos que es dirigeixen a Barcelona o a les ciutats madures d'ambdós àmbits. Si bé entre el 1995 i el 2000 hi va haver un increment d'aquests desplaçaments, els moviments en aquesta direcció han baixat una mica durant els darrers anys. D'aquesta manera, tot i conservar un gruix important de clients, el percentatge de població de la Primera corona que viatja a la capital barcelonina ha baixat al 21,9%, mentre que a la Segona corona la baixada ha estat al 7,5%. Aquesta tendència es repeteix a la resta de la província de Barcelona a favor de l'afluència cap al centre urbà dels municipis, que als àmbits més allunyats de la capital han augmentat lleugerament la seva capacitat d'atracció.

c) *Els restaurants.* Tot i que el 39,2% de la població que afirma anar a menjar en restaurants ho fa al mateix municipi de residència, quasi vuit punts i mig per sobre de fa cinc anys, aquesta pràctica continua mostrant unes pautes de desplaçament molt irregulars arreu del territori metropolità, amb prop de la meitat de la població que

TAULA 8 Localització dels cinemes més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	33,0	16,4	6,1	19,1	3,0	4,0
Al centre del mateix municipi	17,1	14,2	12,5	14,7	10,0	14,6
A un altre barri del mateix municipi	26,6	10,5	16,7	18,5	15,1	20,5
Barcelona	0,0	26,8	8,2	10,6	3,7	1,4
Primera corona	0,7	16,9	1,9	5,8	0,0	0,1
Segona corona	0,3	1,2	26,5	9,5	8,6	0,3
Resta Província	0,1	0,2	0,2	0,1	48,6	1,3
Resta Catalunya	0,3	0,8	3,0	1,3	0,2	41,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Indistintament	21,1	12,3	21,2	18,6	9,9	14,4
NS/NC	0,8	0,8	3,8	1,8	0,8	1,1
N mostra	(1.632)	(1.282)	(1.489)	(4.403)	(356)	(1.322)

* Submostra formada per la població que va al cinema.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 9 Localització dels bars, discoteques o pubs més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	28,0	37,5	16,7	27,5	21,4	13,8
Al centre del mateix municipi	17,8	9,7	15,5	14,2	23,0	26,7
A un altre barri del mateix municipi	28,5	5,1	8,5	13,5	9,4	10,2
Barcelona	0,0	21,9	7,5	10,2	2,6	0,6
Primera corona	0,2	4,1	1,4	2,0	0,1	0,1
Segona corona	0,4	1,3	10,7	4,2	1,2	0,1
Resta Província	0,2	0,0	0,1	0,1	19,7	0,2
Resta Catalunya	0,1	0,9	0,5	0,5	0,2	15,0
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,4
Indistintament	22,0	18,3	33,3	24,5	20,5	31,9
NS/NC	2,8	1,2	5,7	3,2	1,9	1,0
N mostral	(1.158)	(1.299)	(1.242)	(3.699)	(334)	(1.470)

* Submostra formada per la població que va a bars, discoteques o pubs.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 10 Localització dels restaurants més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	22,1	20,8	3,6	15,1	4,0	4,1
Al centre del mateix municipi	12,9	9,1	11,8	11,4	14,3	13,4
A un altre barri del mateix municipi	27,0	3,9	6,4	12,7	8,1	8,1
Barcelona	0,0	22,9	4,3	8,4	3,1	0,6
Primera corona	0,1	3,2	0,4	1,1	0,0	0,1
Segona corona	0,6	2,5	6,3	3,2	1,3	0,1
Resta Província	0,2	0,2	0,2	0,2	16,1	0,1
Resta Catalunya	0,4	1,5	0,6	0,8	0,7	13,3
Fora Catalunya	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
Indistintament	35,1	35,6	61,7	44,8	51,9	58,5
NS/NC	1,4	0,5	4,7	2,3	0,5	1,5
N mostral	(1.898)	(1.659)	(1.983)	(5.539)	(511)	(1.959)

* Submostra formada per la població que va a restaurants.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

declara dirigir-se a localitzacions indistintes (taula 10). Així, tot i que a Barcelona hi ha un 22,1% de la població que va al barri on viu i un 27,0% que va a altres barris del mateix municipi, fins a un 31,1% de les persones enquestades declaren que no es desplacen a un lloc fix, malgrat que el 2000 aquest col·lectiu arribava al 50,3% del conjunt.

A la Primera corona destaca la important pujada que han experimentat els desplaçaments cap als restaurants del mateix barri de residència. Aquests han pujat del 6,1% al 20,8% els últims anys, una xifra quasi tres vegades i

mitja més gran. Es manté, però, un 22,9% de la població que es dirigeix a Barcelona, fet que evidencia la gran capacitat d'atracció que té la capital sobre els municipis del seu entorn. Tot i això, en aquest àmbit també hi ha un 35,6% de desplaçaments indefinits que, tot i que s'han reduït des del 2000, mostren l'elevada inconcreció que també hi ha en aquest àmbit en relació amb aquesta activitat. A la Segona corona, en canvi, hi ha més moviments cap al centre urbà, amb un 11,8% del total; amb tot, aquesta és la zona on es registra més indefinició de moviments, amb un 61,7% de la població. Aquesta és, doncs, l'única zona on augmenten els

desplaçaments amb una destinació indistinta, amb una pujada de més de deu punts des de l'any 2000. Aquesta indefinició és fins i tot més alta que a la resta de la província de Barcelona i de Catalunya, on supera la meitat de la població.

d) *El teatre*. A l'hora d'anar al teatre, Barcelona és el principal lloc de destinació de la Regió Metropolitana (taula 11). La ciutat central atrau sobretot els habitants de la Primera corona, un 81,8% dels quals s'arriben fins a la capital barcelonina, quasi 11 punts més que l'any 2000. Entre els residents de la Segona corona, Barcelona també és el principal lloc de destinació, amb un 53,8% del total. Amb tot, aquesta opció és gairebé 11 punts més baixa que fa cinc anys. És a dir, els teatres de la ciutat de Barcelona han guanyat capacitat d'atracció sobre els habitants de la Primera corona, però han passat a ser una opció menys atractiva entre els residents a la Segona corona.

D'altra banda, dins de la ciutat de Barcelona, el públic es reparteix equitativament entre el centre urbà i la resta de barris del municipi, amb un 32,4% i un 32,2% en cada cas. S'observa, així, un augment del poder d'atracció dels teatres dels barris, que el 2000 només satisfien el 16,7% de l'audiència, un moment en què el centre urbà acollia fins al 42,9% dels espectadors.

Fora de l'àmbit metropolità, on decreix la grandària dels municipis, es manté una certa força d'atracció dels nuclis urbans, malgrat que aquesta s'ha debilitat des de l'any 2000. Tanmateix, tot i l'augment de les distàncies entre les poblacions de la zona i la capital catalana, també s'origina una elevada proporció de desplaçaments

cap a Barcelona, amb un 48,6% d'espectadors procedents de la resta de la Província i un 24,9% de la resta del territori català. Hi ha, no obstant això, un important percentatge de població que afirma que no té una destinació preferent, tant fora de la Regió Metropolitana com dins.

e) *Els museus i les exposicions*. Els museus i les exposicions que la població metropolitana visita més freqüentment es localitzen bàsicament a la ciutat de Barcelona (taula 12). Especialment a la Primera corona metropolitana, hi ha un 70,2% de persones que visiten els museus i les exposicions a la capital barcelonina. Aquesta és una xifra que es manté a nivells pràcticament iguals que l'any 2000, tot i que amb un lleuger increment de la població que realitza aquest tipus d'activitats a la ciutat central. Dels residents a la Segona corona metropolitana, també hi ha un important percentatge de població que es desplaça a Barcelona. Aquests, tot i que representen una quota de visitants força més baixa, arriben al 35,8%.

D'altra banda, a Barcelona hi continua havent una quantitat destacada de persones que van al centre de la ciutat, però aquesta destinació ha perdut pes els últims anys, a favor dels altres barris del municipi. D'aquesta manera, si bé el 2000 hi havia un 33,2% de residents que anaven al centre, l'any 2006 eren el 26,6%. En canvi, la gent que va a altres barris ha pujat del 16,9% al 33,2% del total, i ha passat així a ser la principal destinació dels habitants de la capital.

Fora de l'àmbit metropolità, Barcelona també és el principal lloc de destinació, encara que l'afluència de persones cap a la capital disminueix a mesura que creix la

TAULA 11 Localització dels teatres més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	4,0	2,1	1,8	2,8	3,2	1,9
Al centre del mateix municipi	32,4	2,2	9,3	17,6	10,5	17,6
A un altre barri del mateix municipi	32,2	3,0	2,2	15,3	5,7	9,0
Barcelona	0,0	81,8	53,8	37,3	48,6	24,9
Primera corona	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0
Segona corona	0,1	0,0	3,4	1,2	0,4	0,0
Resta Província	0,0	0,2	0,0	0,1	9,4	0,3
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	13,8
Fora Catalunya	0,0	0,3	0,2	0,1	0,3	1,0
Indistintament	28,3	8,5	19,7	20,7	19,5	25,9
NS/NC	3,1	1,5	9,7	4,9	2,1	5,6
N mostrat	(1.124)	(622)	(860)	(2.606)	(229)	(644)

* Submostra formada per la població que va al teatre.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 12 Localització dels museus i exposicions més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	1,7	0,4	1,0	1,2	0,9	0,8
Al centre del mateix municipi	26,6	2,4	6,5	14,1	10,0	10,3
A un altre barri del mateix municipi	33,2	1,1	2,3	15,2	3,0	5,6
Barcelona	0,0	70,2	35,8	28,9	30,8	11,5
Primera corona	0,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Segona corona	0,2	0,0	1,0	0,4	0,0	0,2
Resta Província	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0
Resta Catalunya	0,1	0,1	0,3	0,2	0,0	6,9
Fora Catalunya	0,5	0,9	0,6	0,6	2,0	0,9
Indistintament	35,1	21,2	40,8	33,6	43,0	57,8
NS/NC	2,6	3,4	11,4	5,7	5,0	6,1
N mostral	(1.315)	(750)	(1.021)	(3.086)	(267)	(853)

* Submostra formada per la població que visita museus i exposicions.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

distància amb la ciutat central (un 30,8% a la perifèria provincial i un 11,5% a la resta de Catalunya). En canvi, a mesura que augmenta la distància a Barcelona puja la proporció de persones que declara que es dirigeix a localitzacions indistintes, de manera que aquest col·lectiu és el 21,2% a la Primera corona i assolix el 57,8% als municipis de fora de la Província.

3. La diferenciació social de la mobilitat

Les característiques personals de cada individu, l'entorn familiar i el grau d'accés quotidià al vehicle privat són factors que modulen les formes de desplaçament de la població. El sexe, l'edat i la categoria socioprofessional són, entre altres, alguns dels elements que més intervenen en aquest sentit, pel fet que condicionen aspectes com les distàncies que recorren les persones i els mitjans de transport utilitzats per satisfer la seva demanda de mobilitat. A la vegada que el context familiar, les possibilitats d'accedir al vehicle privat i el fet de tenir un espai on aparcar-lo també decideixen en bona mesura el mitjà de transport escollit per desplaçar-se, així com les distàncies que els individus estan disposats a recórrer per arribar a la feina o per realitzar altres activitats quotidianes.

3.1. La diferenciació social de la localització del lloc de treball

La localització del lloc de treball canvia d'acord amb les característiques individuals de cada persona. D'aquesta manera, tot i l'augment de les distàncies recorregudes per arribar a la feina, les dones i els treballadors amb un nivell professional més elevat són els col·lectius que continuen treballant més a prop de casa, mentre que els

homes i les persones amb una categoria laboral mitjana o baixa són, en termes generals, els grups de població que més es dirigeixen fora del barri i del municipi on viuen.

Malgrat la reducció generalitzada de la capacitat d'auto-contenció laboral del conjunt de municipis de la Regió Metropolitana, que ha donat lloc a una baixada de la proporció de persones ocupades que viuen i treballen al mateix municipi de residència, no tots els col·lectius socials es comporten de la mateixa manera a l'hora d'anar a treballar, sigui en funció del sexe, l'edat o la categoria professional (taula 13).

En aquest sentit, les diferències més notables es produeixen entre homes i dones. Tot i que les disparitats entre ambdós col·lectius s'han anat retallant els darrers temps, les dones continuen sent la part de la població que més treballa al municipi on viu, mentre que els homes fan una majoria de desplaçaments de caràcter intermunicipal i són els qui recorren distàncies més llargues per arribar al lloc de treball. Així, encara que les dones ocupades a la seva localitat han baixat del 62,7% al 55,8%, en el cas dels homes aquest valor se situa actualment al 41,0%, quan fa cinc anys ja era de només el 45,0% del total. A més, les dones també són les que més treballen al seu propi domicili (un 2,7%). En canvi, hi ha molts més homes que dones que declaren que no tenen una localització de treball definida, amb un 12,4% d'aquest grup. Amb tot, però, sorprèn l'increment de persones de sexe femení que es desplacen a Barcelona quan van a treballar, que el darrer quinquenni han passat per davant de les de sexe masculí. Aleshores es dirigeixen a la capital el 13,3% dels homes i l'11,0% de les dones; ara ho fan l'11,5% i el 15,3% respectivament.

TAULA 13 Localització del lloc de treball de la població de la RMB segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
A casa	1,8	2,7	0,4	2,1	2,7	11,1	0,9	3,8	1,8	2,2
Al mateix barri	9,7	16,3	10,8	12,0	14,6	12,7	12,2	12,0	15,5	12,7
A un altre barri del municipi	29,5	36,8	34,6	31,8	34,2	39,1	32,1	31,7	37,5	32,8
Barcelona	11,5	15,3	16,7	14,2	10,2	5,7	14,6	12,8	10,4	13,2
Primera corona	14,3	12,2	10,5	13,8	13,3	10,6	12,5	12,9	15,7	13,3
Segona corona	18,8	13,7	20,2	17,3	13,9	12,2	19,0	15,2	13,9	16,6
Reste Catalunya	1,1	0,4	0,0	0,9	0,7	0,0	0,7	0,8	1,0	0,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
És irregular	12,4	1,9	5,3	7,2	9,6	8,6	7,7	9,7	3,3	7,7
NS/NC	0,8	0,7	1,4	0,7	0,6	0,0	0,4	1,0	0,9	0,7
N mostral	(2.208)	(1.777)	(339)	(2.475)	(1.144)	(27)	(1.706)	(1.588)	(656)	(3.986)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

L'edat no sembla ser, en canvi, una variable estretament correlacionada amb la distància entre el domicili de residència i el lloc de treball. D'aquesta manera, no es troben variacions que dibuixin una tendència clara, tot i que les persones de més edat són les que més solen treballar a casa seva, amb un 11,1% del total, i les persones més joves són les que més es desplacen a Barcelona, i arriben al 16,7% i el 14,2% pel que fa a les franges de 18 a 24 anys i de 24 a 44 anys.

La distància entre residència i lloc de treball sí que és un factor estretament relacionat amb el nivell professional de cada individu. Les categories professionals superiors no només són les que més treballen al mateix municipi on viuen, sinó que també són les que registren un índex més elevat d'ocupació al propi barri. Les categories professionals altes treballen a l'entorn del seu domicili en el 15,5% dels casos, mentre que un altre 37,5% ho fa en altres parts del seu municipi. A diferència d'això, les categories mitjanes i baixes treballen al seu barri en el 12,0% i el 12,2% de les ocasions i els qui ho fan en altres punts de la seva localitat són el 31,7% i el 32,1%. Així es demostra que a mesura que millora la situació laboral de les persones, aquestes tenen més possibilitats d'escollir el seu lloc de residència i de treball i, en conseqüència, de reduir les distàncies que cal recórrer per anar a treballar. És a dir, tenen més possibilitats per triar a favor de l'increment de la proximitat.

Amb tot, les persones situades dins de les categories més elevades també són les que han de viatjar lluny més sovint, amb un 1,0% de treballadors que s'han de desplaçar fora de Catalunya en moments concrets o esporàdicament. I, a la vegada, també destaca la irregularitat del lloc de treball de les persones sense estudis, més d'una quarta part de les quals no té una localització laboral fixa.

3.2. La diferenciació social del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina

La tria del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina també resulta influenciada per les característiques pròpies de cada individu. És a dir, més enllà de la grandària dels municipis, de les característiques morfològiques de l'entorn urbà, de la distribució de les activitats en el territori, del nivell d'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu i de la pròpia localització del domicili de residència i lloc de treball, les variables com el gènere, l'edat i la categoria professional tenen una clara incidència en els mitjans de desplaçament escollits (taula 14).

D'entrada, el mitjà de transport usat per arribar a la feina presenta grans diferències en funció del gènere de les persones entrevistades. Els homes solen tenir més accessibilitat al vehicle privat que les dones, sobretot per qüestions culturals associades a l'assignació de rols masculins i femenins a un col·lectiu i a l'altre, tant en la societat com en la família. Amb això, hi ha un 23,2% de les dones que es mouen normalment a la feina caminant, molt per sobre del 14,7% dels homes, car aquests solen efectuar trajectes més llargs que, per tant, requereixen l'ús de mitjans motoritzats. Així, un 63,0% dels homes van a treballar amb vehicle privat i un 18,4% ho fa amb transport públic, mentre que en les dones hi ha un repartiment més equilibrat entre ambdós modes de desplaçament, i un 39,8% usa el transport privat i un 35,3% el transport públic.

Tot i que no es dibuixa una tendència clara pel que fa als diversos grups d'edat, s'observa com les persones de 65 anys en endavant que encara treballen són les que més es desplacen caminant a la feina (el 29,4%).

TAULA 14 Mitjà de transport utilitzat normalment per la població de la RMB per anar a treballar, segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
A peu/Bicicleta	14,7	23,2	18,5	16,8	21,8	29,4	19,4	17,5	18,1	18,4
Mitjà privat	63,0	39,8	48,4	54,7	49,5	57,3	50,4	52,9	58,1	52,7
Mitjà públic/col·lectiu	18,4	35,3	28,8	26,0	25,0	13,4	27,4	26,5	21,2	25,9
Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	1,4	1,1	2,4	1,0	1,4	0,0	0,9	1,6	1,2	1,2
Canvis freqüents	1,6	0,4	0,7	0,9	1,6	0,0	1,4	0,9	0,6	1,1
NS/NC	1,0	0,3	1,1	0,6	0,8	0,0	0,5	0,8	0,8	0,7
N mostral	(2.168)	(1.729)	(338)	(2.423)	(1.112)	(24)	(1.691)	(1.527)	(644)	(3.897)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

A part, els més joves, una bona fracció dels quals encara no ha tingut la possibilitat d'obtenir el permís de conduir o bé d'adquirir un vehicle privat, són els que més circulen amb transport públic, i arriben al 28,8% del total.

A la vegada, la divisió de la població ocupada segons la seva categoria professional mostra pautes de mobilitat similars per anar a la feina, sobretot amb relació als moviments a peu, que oscil·len entre el 17,5% de les categories mitjanes i el 19,4% de les més baixes. No obstant això, el vehicle privat és una opció clarament més utilitzada a mesura que les persones milloren la seva situació professional, i arriba al 58,1% entre els treballadors més qualificats. El transport públic és, per tant, més utilitzat pels col·lectius amb un nivell professional baix i mitjà, amb el 27,4% i el 26,5% de cada conjunt.

3.3. La influència de la disponibilitat de vehicle privat i de garatge sobre la mobilitat

La disponibilitat i, sobretot, el nombre de vehicles de què disposa la unitat familiar són variables que influeixen decisivament en la tria del mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se a la feina i als llocs on es realitzen les diverses activitats quotidianes. D'aquesta manera, l'increment del nombre de vehicles present a la llar repercuteix directament en un ús més elevat de mitjans privats per desplaçar-se. Tanmateix, a part de la quantitat de vehicles existent a casa, optar per un mitjà de transport o un altre també depèn de la localització del lloc de residència, de les distàncies que s'han de recórrer, del grau d'oferta de serveis col·lectius i de la disponibilitat de plaça d'aparcament pròpia.

La disponibilitat de vehicle privat és un dels factors que més influeixen a l'hora d'escollir el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se, tant per anar a la feina com per realitzar altres activitats quotidianes. Actualment, el 77,3% de la població de la Regió Metropolitana viu en llars que disposen de cotxe i el 16,8% viu en llars on

hi ha moto o motocicleta, de manera que la immensa majoria de les famílies disposa d'algun tipus de vehicle privat a casa seva. Aquestes xifres són sensiblement menors que fa cinc anys; no obstant això, aquesta evolució a la baixa no ha estat arreu igual. A Barcelona sí que ha augmentat efectivament el percentatge de llars que no disposen de cotxe, amb un 33,3% respecte del 29,3% de l'any 2000. Tanmateix, a la Primera corona i a la Segona corona les proporcions de llars sense cotxe han avançat en sentit invers i han disminuït al 20,9% i al 13,9% en cada cas. Nogensmenys, cal tenir en compte que a Barcelona, tot i haver disminuït la quota de llars que disposen de vehicle privat, és l'àmbit territorial on hi ha una majoria de llars que tenen moto o motocicleta, amb un 20,2% del total.

De tota manera, l'elecció dels mitjans de desplaçament no només depèn del fet que les llars tinguin vehicle privat o no, sinó també del nombre de vehicles de què disposen (taula 15). A Barcelona, que és l'àmbit territorial on les famílies tenen menys vehicles a casa, hi ha un 51,0% de les llars que disposen d'un cotxe i un 13,8% de les llars que en disposen de dos. Fora de la ciutat central, però, a mesura que augmenta la distància a la capital barcelonina i disminueix l'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu, tendeix a créixer el percentatge de llars amb més vehicles. Així, a la Primera corona hi ha un 50,1% d'habitatges amb un sol cotxe i un 23,8% d'habitatges que tenen dos cotxes i a la Segona corona aquestes quotes són del 42,7% i el 33,4%, respectivament. A més, en aquest darrer àmbit també pugen significativament les unitats familiars que tenen un mínim de tres cotxes, amb una proporció que arriba al 9,9%. Una xifra que tant a la resta de la província de Barcelona com a la resta de Catalunya assoleix valors encara més elevats.

Vist això, s'observa com les persones que viuen en famílies que no tenen cotxe són les que es desplacen més sovint a peu o amb transport públic, mentre que a me-

TAULA 15 Nombre de cotxes a la llar segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap	33,3	20,9	13,9	22,6	11,6	13,7
Un	51,0	50,1	42,7	47,7	37,0	39,4
Dos	13,8	23,8	33,4	23,9	36,8	33,3
Tres	1,5	4,3	7,7	4,6	11,0	10,2
Més de 3	0,4	0,9	2,2	1,2	3,5	3,3
NS/NC	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

sura que augmenta el nombre de cotxes a la llar creix la proporció d'usuaris del vehicle privat. Així, si bé el 25,4% de les persones que viuen en famílies sense cotxe van a peu a la feina, el 57,8% ho fa amb transport públic o col·lectiu. En canvi, només un 14,1% d'aquests individus va amb vehicle privat, generalment com a acompanyant, sigui amb companys de feina, amics o familiars. Alhora, a les llars que tenen un cotxe, la proporció de persones que utilitza el vehicle privat per anar a treballar puja al 49,9% i les persones que van a peu i amb transport públic baixen al 19,9% i al 27,1% respectivament. Aquestes proporcions són disperses sobretot quan les persones viuen en habitatges on hi ha dos cotxes o un mínim de tres, en què les quotes d'utilització de mitjans privats assoleixen el 70,2% i el 71,6% del total. Per tant, més enllà de la tinença o no de vehicle privat en el si de la unitat familiar, el nombre de cotxes present a la llar és un factor determinant. El motiu és que, tot i ser un bé emmarcat en el conjunt de la unitat familiar, les circumstàncies quotidianes fan que la majoria de vegades cadascun dels vehicles només es pugui fer servir individualment, de manera que tan sols el pot utilitzar un dels adults que comparteixen el mateix habitatge.

Amb tot, el fet que hi hagi una proporció important de persones que viuen en llars amb diversos vehicles i que es desplacen a peu o amb transport públic és un indicatiu del fet que hi ha altres elements, a part de la tinença de vehicle privat i de la possibilitat de fer-ne un ús quotidià, que intervenen en el moment d'escollir el mode de desplaçament. Entre aquests elements, actuen sobretot les característiques morfològiques i funcionals de l'entorn urbà, que poden afavorir trajectes de major o menor proximitat, i l'oferta de serveis de transport col·lectiu. Per això, a Barcelona, on hi ha una relativa mixtura d'usos i activitats i existeix una bona xarxa de serveis de transport públic, un 6,4% de les persones que tenen tres o més cotxes a casa van caminant a la feina i un altre 26,2% hi va amb transport públic. En canvi, a la Segona corona, on els municipis són més petits i augmenta la proximitat de les activitats, les persones de famílies que tenen tres o més vehicles van a

treballar caminant en un 18,6% dels casos, alhora que la manca d'oferta de serveis de transport col·lectiu fa que aquests individus només vagin a la feina amb mitjans públics en un 4,8% dels casos.

A part de la possibilitat de fer un ús quotidià del cotxe, el fet de disposar de garatge també fa que les persones tendixin a utilitzar més freqüentment els mitjans privats, per davant de les persones que no tenen una plaça d'aparcament pròpia. Actualment, a la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha un 33,6% de llars amb garatge dins de l'edifici de residència, i un 19,0% que té la plaça d'aparcament en un altre recinte. D'entre les persones de la Regió que afirmen tenir un lloc on guardar el vehicle privat, un 59,7% utilitza aquest mitjà de transport per anar a la feina, un 17,4% va a peu i un 19,7% va amb transport col·lectiu. En canvi, les persones que no tenen garatge utilitzen menys el vehicle privat per anar a treballar, i hi ha un 43,5% d'usuaris d'aquest mitjà, enfront d'un 19,8% de vianants i un 34,0% de passatgers de transport col·lectiu, que absorbeix una proporció d'usuaris molt més elevada que en el cas anterior. Aquestes diferències es detecten sobretot a Barcelona, que és la zona on hi ha més problemes d'aparcament de la Regió Metropolitana. Aquí les persones que tenen garatge se serveixen del vehicle privat per anar a treballar en el 42,8% dels casos; en canvi els individus sense garatge només recorren al vehicle privat el 29,5% de les vegades.

4. Els costos dels desplaçaments

Els costos dels desplaçaments, sigui des d'un punt de vista econòmic o temporal, són determinats per diversos factors. Entre aquests, actuen la localització residencial, el lloc on es realitzen les diverses activitats quotidianes i el mitjà de desplaçament utilitzat per arribar-hi; però també cal tenir en compte aspectes individuals com el sexe, l'edat i la categoria professional de cada persona. D'aquesta manera, la grandària dels municipis i el grau d'oferta de serveis de transport públic, que afavoreixen o dificulten la utilització de modes de

desplaçament més barat com anar a peu i els mitjans col·lectius, condicionen la despesa en mobilitat de les persones. A la vegada, aquestes circumstàncies urbanes també decideixen el temps que cal invertir per cobrir els diversos trajectes. Amb tot, les característiques personals de cadascú modulen aquestes qüestions, de manera que els homes, la població d'edats intermèdies i la gent amb una posició socioprofessional més alta són els que registren un volum més elevat de despesa.

4.1. Les despeses monetàries personals en transport

Les despeses personals mensuals en transport varien considerablement en funció de l'àmbit territorial (taula 16). Per zones, el lloc de la Regió Metropolitana on es concentra una proporció més gran de persones amb un elevat nivell de despesa en transport és la Segona corona metropolitana, on es registra el volum més alt de persones que hi gasten més de 50 € al mes. D'aquestes, un 24,6% gasta entre 51 i 100 € i un 16,0% gasta entre 101 i 200 € mensuals. En canvi, a Barcelona és on hi ha una més proporció de població que sols necessita fins a 20 € al mes (el 20,3% del total). Cal dir, però, que juntament amb Barcelona, la Segona corona metropolitana també és on hi ha més residents sense cap tipus de despesa en transport, i és on tenen lloc les màximes disparitats econòmiques per aquest motiu. Així, a la Segona corona hi ha un 19,2% de persones sense despeses i a Barcelona un 17,0%. La Primera corona, en canvi, és on hi ha menys persones que no tenen despeses en transport, amb un 14,7% del total (havia estat l'àmbit que tradicionalment havia contingut el percentatge més gran de població que no gastava diners per desplaçar-se).

Aquesta diferència de nivells de despesa s'explica a causa de la diversitat de mides dels municipis de cada zona i de l'oferta de mitjans de transport públic de cada àmbit

metropolità, ja que són elements que condicionen les pautes de mobilitat de les persones. A les zones on predominen municipis més petits, és més fàcil satisfer les necessitats de mobilitat caminant i on hi ha una bona oferta de transport col·lectiu és més fàcil prescindir del vehicle privat, i això fa que desplaçar-se esdevingui més barat. Això explica per què a la Segona corona metropolitana i a Barcelona és on hi ha les proporcions més elevades de gent sense despeses o amb un volum baix d'inversió en transport. A la vegada, però, a mesura que creix la distància a la ciutat central, baixa l'oferta de transport públic i augmenta la dependència del vehicle privat; per això a la Segona corona metropolitana també és on desplaçar-se esdevé alhora més car, igual que a la resta de la província de Barcelona i del territori català.

A més, les despeses en transport també són modulades per les característiques de cada individu (taula 17). Des del punt de vista del gènere, els homes solen tenir un grau de despesa més elevat que les dones, de manera que elles són majoria entre el col·lectiu que gasta fins a 50 € al mes (el 43,9% de les dones respecte del 36,9% dels homes). Amb tot, però, el gènere femení també és el que agrupa més individus sense despeses (un 22,9% enfront del 10,7% del gènere masculí). L'edat també actua en aquest sentit: les persones amb un volum baix o nul de despeses es troben a les franges d'edat més avançades, sobretot a partir dels 65 anys, en què un 29,5% de la gent gasta menys de 20 € al mes en transport i un 44,6% no s'hi gasta diners. Dels 25 anys als 44 anys d'edat és on hi ha la gent que inverteix més diners en transport: un 28,4% dedica entre 51 € i 100 € a desplaçar-se i un 17,8%, entre 100 € i 200 € al mes.

Respecte de la categoria professional de les persones entrevistades, les dades mostren com les despeses personals en transport augmenten d'acord amb el nivell

TAULA 16 Despesa personal mensual en transport (benzina, bitllets...) segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Res (no té despeses per aquest concepte)	17,0	14,7	19,2	17,1	22,3	22,8
Fins a 20 euros	20,3	15,7	11,1	15,6	8,0	8,9
De 21 a 50 euros	26,8	28,7	20,1	24,9	18,8	19,1
De 51 a 100 euros	20,5	22,0	24,6	22,4	22,0	21,8
De 101 a 200 euros	8,7	13,2	16,0	12,7	17,4	17,2
De 201 a 300 euros	4,2	3,5	4,9	4,2	7,3	6,1
De 301 a 600 euros	1,0	1,2	1,8	1,4	2,5	2,0
Més de 600 euros	0,5	0,4	0,7	0,5	0,6	0,7
Ns/Nc	0,9	0,6	1,6	1,1	1,0	1,4
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

ocupacional de la població. La població que més gasta en transport és doncs la que té una situació professional més elevada, mentre que les despeses es moderen i se situen a nivells més modestos entre les persones amb posicions professionals mitjanes i baixes. Per això, entre les categories professionals més altes es concentren les persones amb més de 100 € de despesa al mes. En canvi, les persones amb les posicions més modestes són la majoria de les que gasten un màxim de 50 € mensuals. I aquestes també són la majoria de les que no tenen despeses per aquest concepte, amb un 21,3% d'individus que no dedica diners al fet de desplaçar-se.

4.2. Els costos temporals dels desplaçaments laborals

Durant els últims anys hi ha hagut un lleuger augment del temps mitjà invertit en els desplaçaments per motiu laboral, que pels viatges d'anada a la feina ha pujat

de 21,9 minuts a 24,6 minuts a la Regió Metropolitana. No obstant això, es detecten diferències segons l'àmbit territorial de residència, el lloc on es troba la feina i el tipus de mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se. D'entrada, els habitants de Barcelona són els que continuen necessitant més temps per arribar a treballar, amb una mitjana de 28,3 minuts, seguits pels residents a la Primera corona, que requereixen 25,8 minuts. En canvi, a la Segona corona aquest temps baixa fins als 20,4 minuts; fins a reduir-se a 16,3 minuts i 15,3 minuts per la resta de la Província i de Catalunya, on els temps de desplaçament per motiu laboral se situen al mínim (taula 18).

Un dels factors que més condicionen aquestes xifres és el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se, de manera que l'augment dels moviments en transport motoritzat també ha fet incrementar les mitjanes temporals respecte de l'any 2000 (taula 19). D'aquesta manera, si bé els individus que es mouen amb vehicle

TAULA 17 Despesa personal mensual en transport (benzina, bitllets...) de la població de la RMB, segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
Res (no té despeses per aquest concepte)	10,7	22,9	8,4	8,2	13,1	44,6	21,3	11,1	5,5	17,1
Fins a 20 euros	12,1	18,8	8,3	8,7	18,2	29,5	18,7	12,4	7,7	15,6
De 21 a 50 euros	24,8	25,1	35,0	27,2	26,5	13,8	26,9	24,4	22,1	24,9
De 51 a 100 euros	26,2	19,0	27,0	28,4	22,7	7,8	19,0	27,4	27,3	22,4
De 101 a 200 euros	16,3	9,4	16,6	17,8	11,5	2,4	9,7	15,0	23,1	12,7
De 201 a 300 euros	5,9	2,7	3,1	6,7	3,9	0,3	2,6	5,8	8,8	4,2
De 301 a 600 euros	2,0	0,8	1,0	1,7	1,7	0,4	0,8	1,8	3,3	1,4
Més de 600 euros	0,9	0,2	0,1	0,5	1,0	0,2	0,2	1,0	1,1	0,5
Ns/Nc	1,1	1,1	0,4	0,9	1,5	1,0	1,0	1,3	1,1	1,1
N mostral	(3.352)	(3.660)	(632)	(2.929)	(2.014)	(1.437)	(3.296)	(2.370)	(823)	(7.012)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 18 Taula 18. Temps invertit en el desplaçament a la feina (només l'anada) segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Menys de 15 minuts	17,1	27,5	38,3	28,1	49,8	50,2
De 15 a 30 minuts	47,6	42,0	38,2	42,4	33,0	32,2
Més de 30 minuts	26,1	24,4	14,5	21,4	7,4	6,0
És irregular	8,6	5,9	8,2	7,6	9,5	11,2
NS/NC	0,6	0,2	0,7	0,5	0,2	0,4
N mostral	(1.264)	(1.216)	(1.417)	(3.897)	(345)	(1.451)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 19 Temps de desplaçament a la feina (només l'anada) de la població de la RMB, segons mitjà de transport utilitzat (2006). %

	A peu/ Bicicleta	Mitjà privat	Mitjà públic/ col·lectiu	Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	Canvis freqüents	NS/NC	Total
Menys de 15 minuts	65,7	28,0	3,9	0,0	5,9	13,7	28,1
De 15 a 30 minuts	31,4	48,0	41,5	22,9	20,5	16,2	42,4
Més de 30 minuts	0,9	15,0	48,7	52,4	7,1	0,0	21,4
És irregular	1,7	8,8	5,6	24,7	66,4	30,4	7,6
NS/NC	0,3	0,1	0,3	0,0	0,0	39,7	0,5
N mostral	(719)	(2.054)	(1.008)	(48)	(41)	(26)	(3.897)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

privat necessiten un promig de 22,1 minuts per anar de casa a la feina, els qui van amb transport públic requereixen fins a 39,1 minuts, i és el mode de desplaçament que implica viatges de més temps. En canvi, anar a peu o amb bicicleta, pel fet que es relaciona amb els moviments de més proximitat, són els que registren temps de desplaçament més baixos, amb un promig de 10,8 minuts en el total metropolità.

Aquestes pautes es repeteixen a tots els àmbits de la Regió. D'aquesta manera, el transport col·lectiu és el que implica trajectes de més durada a totes les zones, si bé aquests s'escurcen a mesura que augmenta la proximitat a la capital barcelonina, on el fet que hi hagi més cobertura de la xarxa de transport públic i més oferta de serveis de transport col·lectiu fa que els viatges amb aquest mode de desplaçament baixin a 35,0 minuts de mitjana. També contribueix a aquest resultat el fet que la gran majoria de viatges fets amb transport públic dins d'aquest àmbit sigui de caràcter intramunicipal, a diferència de la resta d'àmbits metropolitans.

Això és el contrari del que succeeix amb els viatges amb vehicle privat, que incrementen la necessitat de temps a mesura que augmenta la proximitat a Barcelona i a les ciutats més poblades. Així, a causa d'una congestió major del trànsit i de més dificultat per trobar aparcament, els trajectes fets amb el propi vehicle necessiten un temps mitjà de 28,2 minuts a la ciutat de Barcelona, mentre que aquest baixa a 19,5 minuts a la Segona corona. Aquesta situació es repeteix amb els desplaçaments a peu, que també requereixen un mínim de temps a la Segona corona metropolitana, amb 9,4 minuts de mitjana, pel fet que els municipis d'aquest àmbit solen ser més petits i per tant s'escurcen les distàncies intramunicipals que cal recórrer.

Com a resultat, el temps que les persones triguen a arribar a la feina condiciona directament el nombre de desplaçaments fet diàriament entre el domicili de residència i el lloc de treball, de manera que la quantitat de trajectes entre la casa i la feina decreix a mesura que augmenta la durada del recorregut.

5. La percepció dels problemes causats pels mitjans de transport privat

Entre els problemes causats pel trànsit amb vehicle privat, destaquen especialment aquells que es relacionen amb la intensitat de circulació i les dificultats per trobar lloc per aparcar. Alhora que també preocupen les qüestions referents a la contaminació ambiental, tant pel que fa a l'emissió de components gasosos i sòlids a l'aire, l'aigua i el sòl com pel que fa a la producció de soroll.

a) *La congestió del trànsit.* Actualment, a la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha un 73,4% de la població que conviu amb problemes de circulació al seu barri o entorn proper (taula 20). Aquest lleuger augment de la congestió del trànsit fa que avui hi hagi un 45,3% dels residents d'aquest territori que considerin que al seu voltant hi ha força o molts problemes de circulació, mentre que un altre 28,1% considera que hi ha alguns problemes per transitar amb vehicle privat al rodal del seu domicili. Hi ha, no obstant això, diferències destacables segons el lloc de residència. A Barcelona és on hi ha un màxim de persones que opina que a la seva rodalia hi ha força o molts problemes de circulació (el 56,8% del total), mentre que aquest col·lectiu decreix a mesura que augmenta la distància a la ciutat central, on representa el 25,6% als municipis de la província de Barcelona que queden fora de l'àmbit metropolità. Contràriament, els individus que no perceben cap o pocs problemes de trànsit evolucionen en el sentit invers, i passen del 53,7% al contorn provincial a només el 16,0% a la capital barcelonina.

Paral·lelament, l'anàlisi d'aquest fenomen segons la grandària dels municipis mostra com aquest està estretament lligat al volum de residents de cada localitat. A mesura que creix el nombre d'habitants, també ho fan les dificultats de circulació, fet que implica que la congestió sigui també molt elevada a les ciutats madures. Per aquest motiu, la proporció de persones que viuen a les ciutats grans i que consideren que al seu barri o entorn més immediat hi ha força o moltes dificultats per

TAULA 20 Avaluació dels problemes de trànsit al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	16,0	22,7	36,7	25,5	53,7	45,6
Alguns problemes	25,6	29,5	29,2	28,1	19,4	23,8
Força o molts problemes	56,8	46,7	33,4	45,3	25,6	29,4
NS/NC	1,6	1,1	0,7	1,1	1,3	1,2
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

circular resta just set punts per sota de la ciutat de Barcelona, amb un 49,8% de residents que comparteixen aquesta opinió. En canvi, als municipis més petits puja la proporció de persones que perceben cap o pocs problemes al seu voltant, i assoleixen un màxim de 66,5% als pobles de menys de 10.000 habitants. Amb tot, les persones que declaren que hi ha poca o gens de congestió al seu entorn s'ha reduït, tant en els municipis petits com a les ciutats grans, sobretot a les ciutats intermèdies, on han passat del 23,8% al 17,2% del total.

b) *Les dificultats per trobar aparcament.* A més dels inconvenients per transitar, la dificultat per trobar aparcament és una altra de les qüestions que esmenta bona part de la població (taula 21). Aquesta opinió, que és comparada per la majoria dels residents de la Regió Metropolitana, fa que el 66,0% del conjunt dels seus habitants considerin que al seu barri o entorn proper hi ha força o molts problemes per deixar el vehicle, mentre que un 13,8% addicional detecta alguns problemes per fer-ho. Tanmateix, el percentatge de persones més crítiques ha disminuït en el transcurs dels darrers cinc anys en quasi sis punts i mig.

Com que és un problema que s'intensifica a mesura que creix el volum i la densitat de població, a Barcelona és on el descontentament entorn d'aquesta qüestió és més evident, on el 78,1% dels ciutadans diu que es troba amb força o molts problemes per aparcar i només un 7,3% afirma que no té cap dificultat, o poques dificultats, per

deixar el vehicle. Així, tot i que es manté a nivells elevats, l'increment de la distància respecte de la ciutat central fa que els índexs de crítica es vagin moderant. D'acord amb això, a la Primera corona metropolitana són el 68,0% els qui afirmen conviure amb més dificultats per trobar aparcament, una xifra que baixa al 52,8% a la Segona corona i que cau al 35,4% al perímetre provincial.

A aquest fet hi contribueix que en aquestes zones els municipis tenen dimensions més reduïdes. Als pobles de menys de 10.000 habitants hi ha sols un 16,6% de la població que experimenta força o moltes dificultats per aparcar, i el 65,2% no té cap o gairebé cap problema per deixar el cotxe. Més enllà d'aquesta grandària, però, els problemes creixen i s'accentuen especialment a partir dels 50.000 habitants. D'aquesta manera, a les ciutats intermèdies hi ha des d'un 70,0% de residents que es queixen rotundament per aquest motiu, i se situa a poca distància del mateix col·lectiu barceloní.

c) *La contaminació ambiental.* A banda dels problemes per circular i per trobar aparcament, hi ha una fracció important de la població amoïnada pels nivells de pol·lució (contaminació ambiental i acústica) del lloc on viu, tot i haver baixat del 37,6% el 2000 al 33,7% el 2006 en el global metropolità (taula 22). Amb tot, a Barcelona hi ha hagut una pujada de les persones preocupades per aquest tema, amb un 32,9% que troba alguns problemes de contaminació i un 47,4% que en troba força o molts. Aquestes són unes proporcions que també pre-

TAULA 21 Avaluació dels problemes d'aparcament al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	7,3	13,3	30,1	17,3	47,1	44,5
Alguns problemes	10,0	16,4	15,5	13,8	15,0	15,0
Força o molts problemes	78,1	68,0	52,8	66,0	35,4	38,5
NS/NC	4,7	2,4	1,7	2,9	2,5	1,9
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 22 Avaluació dels problemes de contaminació al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	18,2	24,8	51,2	32,1	57,5	58,3
Alguns problemes	32,9	41,6	26,2	33,1	24,3	22,6
Força o molts problemes	47,4	32,5	21,7	33,7	16,1	17,5
NS/NC	1,5	1,0	0,9	1,1	2,2	1,7
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

senten uns valors elevats a la Primera corona, amb un 41,6% i un 32,5% en cada cas. Tot i així, els individus més crítics s'han reduït durant els últims anys. A la resta del territori metropolità millora la percepció de la situació mediambiental, tot i que és fora de la Regió on es registra el descens més important dels problemes de pol·lució, amb només un 16,1% de persones molt crítiques entorn d'aquesta qüestió.

6. Conclusions

Les pautes de mobilitat de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona estan estretament condicionades per les activitats que motiven els seus desplaçaments, però també per les característiques territorials i urbanes del seu hàbitat de residència i per les infraestructures i els serveis de transport existents a cada lloc. Aquests són uns factors als quals s'afegeixen les particularitats individuals i familiars de cada persona.

En aquest sentit, s'observa com la difusió territorial de les activitats de tipus residencial i econòmic i la interdependència creixent del mercat de treball de la Regió han anat acompanyades d'una disminució del grau d'autocontenció laboral dels municipis metropolitans, amb un augment dels desplaçaments interurbans i l'allargament dels viatges entre el domicili de residència i el lloc de treball.

Davant d'això, l'increment de la distància entre la llar i la feina deriva en una dependència més gran dels modes de transport motoritzats per arribar a treballar. A les zones on hi ha una bona cobertura de la xarxa de transport públic, com a la ciutat de Barcelona i als principals nuclis urbans, això s'ha traduït en un ús més habitual d'aquests mitjans. No obstant això, als llocs on hi ha mancances en relació amb aquest tipus de serveis, ha tingut lloc un augment percentual de l'ús del vehicle privat, com als municipis més petits i a les zones de la perifèria metropolitana.

D'altra banda, la durada de la jornada laboral també influeix en la distància, la durada i el nombre de desplaçaments que les persones estan disposades a fer entre

la casa i la feina, que tendeixen a ser més elevats quan es fa una jornada completa que quan es fa una jornada parcial. Així mateix, el tipus de jornada que es realitza també condiciona l'elecció del mitjà de desplaçament per arribar a la feina, de manera que les persones ocupades la jornada sencera acostumen a utilitzar més el vehicle privat, mentre que les persones que treballen mitja jornada són les principals usuàries del transport públic i les que més van a peu.

D'altra banda, les pautes de mobilitat també canvien en funció d'altres activitats quotidianes. Entre aquestes s'hi compten comprar d'aliments, adquirir articles de vestir i de calçat, anar a mirar botigues o desenvolupar activitats d'oci i de lleure. De la mateixa manera que en el cas dels desplaçaments per motiu laboral, les poblacions més grans (com la ciutat de Barcelona i les capitals comarcals) tenen més capacitat d'autocontenció municipal sobre els seus residents, alhora que també exerceixen més força d'atracció sobre els habitants de les localitats del seu voltant. Tanmateix, s'observa que les activitats de realització més habitual tendeixen a fer-se més a prop del domicili de residència —com l'obtenció d'aliments frescos i envasats, anar al cinema, sortir als bars i discoteques o anar a menjar en restaurants. En canvi, altres activitats de desenvolupament més esporàdic, com la compra d'articles de vestir i de calçat, anar al teatre o visitar museus i exposicions, solen tenir lloc més lluny de casa, amb una proporció important de desplaçaments cap a les ciutats madures i la capital barcelonina. D'aquesta manera, les diferents distàncies que s'han de recórrer fan que els mitjans de transport utilitzats siguin diferents segons els casos, amb un augment dels moviments a peu quan aquestes activitats es realitzen a prop del domicili de residència i una pujada dels desplaçaments motoritzats (sobretot amb vehicle privat) quan tenen lloc a punts més llunyans.

No obstant això, també hi ha una diferenciació social de la mobilitat segons les característiques individuals i el context familiar de cadascú. Entre les principals variables que intervenen en aquest sentit es troben el sexe, l'edat i el nivell socioprofessional de les persones entrevistades; però també la tinença de vehicle privat, les

possibilitats d'accés quotidià i autònom a aquest mitjà i la disponibilitat d'espai on aparcar. En aquest sentit, el percentatge més elevat d'ús del vehicle privat es produeix entre els homes i les persones d'edat intermèdia i en canvi el transport públic o col·lectiu és més utilitzat per les dones, les persones més joves i la gent d'edat més avançada. Alhora, aquestes també són les persones que més es desplacen a peu. El nivell professional influeix relativament poc en la intensitat d'ús del vehicle privat i en la proporció de moviments caminant; en canvi, la circulació amb transport públic o col·lectiu és força més comú entre les categories professionals més baixes.

D'altra banda, els costos de la mobilitat han augmentat els darrers anys, tant des d'un punt de vista econòmic com temporal. Les despeses monetàries originades pels desplaçaments de la població han pujat considerablement els últims temps, ja que han augmentat les distàncies recorregudes i els moviments amb vehicle privat. Tot i això, als llocs on és més fàcil desplaçar-se caminant i als àmbits on hi ha més oferta de serveis

col·lectius, els diners que es gasten en transport es redueixen significativament. La durada del temps mitjà dels desplaçaments també ha pujat sensiblement al conjunt de la Regió, i és més elevada entre les persones que viuen al centre metropolità i entre els passatgers del transport col·lectiu. En canvi, els moviments caminant són els que requereixen menys inversió de temps, perquè es vinculen amb els trajectes de més proximitat. Amb això, la durada del viatge fins a la feina determina el nombre de desplaçaments fets diàriament entre la llar i el lloc de treball, que són més nombrosos a mesura que disminueix el temps invertit en el trajecte.

En aquest context, la percepció dels problemes causats pel transport privat varia segons la zona. Sobretot està relacionada amb una densitat major o menor del trànsit, amb la disponibilitat d'espai on aparcar i amb el nivell de contaminació ambiental de cada àmbit, de manera que s'obtenen respostes més crítiques a la ciutat de Barcelona i als municipis més densament poblats.